

25th October 1971]

V. GOVERNMENT BILLS.

(1) The Tamil Nadu Excise Bill, 1971 (L.A. Bill No. 37 of 1971)
--cont.

DEPUTY CHAIRMAN : The discussion on this Bill will now begin. Thiru A. R. Damodaran.

THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I have not given my name. The other day I only asked for time to study the Bill.

DEPUTY CHAIRMAN : Does any other Member wish to speak on this Bill?

(No hon. Member rose.)

DEPUTY CHAIRMAN : Does any other Member wish to

“ That the Tamil Nadu Excise Bill, 1971 (L.A. Bill No. 37 of 1971), as passed by the Assembly, be taken into consideration for making recommendations ”

The motion was put and carried and the Bill was taken up for making recommendations.

DEPUTY CHAIRMAN : As there are no recommendations, the Bill will be returned to the Assembly without any recommendations.

(2) The Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition Bill, 1971 (L.A. Bill No. 35 of 1971).

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Mr. Deputy Chairman, Sir, I beg to move—

“ That the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, @ 1971 (L.A. Bill No. 35 of 1971), as passed by the Assembly, be taken into consideration.”

According to Article 39 of the Constitution of India, the State should direct its policy towards securing that the ownership and control of the material resources of the community are so distributed as best to subserve the common good and that the operation of the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment. In view of these principles and also in order to promote a socialistic order in keeping with the advancement of science and technology, it was considered by the Government to be expedient to nationalise the commanding heights of the economy. Accordingly, the Government decided to nationalise all passenger transport divisions of transport undertakings having fifty or more bus permits as on the 19th June 1971 or on any date subsequent thereto. The House is aware that in the Budget Speech of the Hon. the Chief Minister, the above policy of the Government was announced. I have brought forward this Bill to give effect to this policy.

The Bill before the House contains provisions for the vesting in the Government of the stage carriages, all lands, buildings, work-shops, and other places and stores, instruments, machinery,

[Thiru S. Ramachandran]

[25th October 1971

tools, plants, apparatus, and other equipments exclusively used for the maintenance or repair of, or otherwise in connection with the service of stage carriages. The Bill also provides for payment of market value as compensation for the stage carriages and other property acquired. The Bill which was introduced in the last Session of the Assembly as L.A. Bill No. 33 of 1971 also provided for these matters. The present Bill makes provision for the immediate transfer of acquired property to any corporation or company owned by the Government. It also gives statutory guarantee to the conditions of service of the employees who were exclusively employed in connection with the stage carriages taken over by the Government, while under the Bill withdrawn, the service conditions of such employees were to be regulated by rules made by Government. The present Bill makes specific provision in clause 15 that the conditions of service of such employees will be the same as those that obtained with the fleet operators. Further, provision has however been made that any sum due to the employees either towards provident fund, gratuity, etc., or by way of wages or salary will be deducted from the compensation payable to the fleet operator and the amount so deducted would be credited to the appropriate fund or paid to the employee directly. These changes have necessitated the introduction of a revised Bill.

I trust this House will accept the Bill.

DEPUTY CHAIRMAN: Motion moved—

“ That the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971 (L.A. Bill No.35 of 1971), as passed by the Assembly, be taken into consideration for making recommendations. ”

The Bill is before the House for discussion.

* திரு. எம். ஆறுமுகசாமி : தலைவர் அவர்களே, 50-க்கு மேற்பட்ட பயணிப் பேருந்துகளை அரசு மேற்கொள்ளுவதற்கு வகை செய்யும் இந்த மசோதாவை நான் வரவேற்கிறேன். இந்த மசோதாவின் மீது சில கருத்துக்களை இந்த அவை முன் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இந்த மசோதாவினை இந்த அவையின் சமர்ப்பித்த போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்கனவே இந்த அவையில் சமர்ப்பித்த மசோதாவைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டு இந்தப் புதிய மசோதாவை சமர்ப்பிப்பதற்கான காரணங்களைச் சொன்னார்கள். அதாவது அரசு மேற்கொள்ளுகிற இந்தப் பயணிப் பேருந்துகளை நிர்வகிக்க ஒரு 'அமைப்பினை' உருவாக்கவும் ஏற்கனவே இந்தப் பயணிப் பேருந்து நிறுவனங்களில் வேலை பார்க்கும் ஊழியர்களுக்குத் தொடர்ந்து வேலை அளித்துப்பாதுகாக்கவும் வகை செய்யும் முறையில் இந்த மசோதா திருத்தப்பட்டு மீண்டும் இந்த அவை முன் வைத்திருப்பதாகத் தெரிவித்தார்கள். இந்தத் திருத்தத்தோடு வைக்கப்படும் மசோதாவை நான் முழுமனதோடு வரவேற்கின்றேன். ஆனால் சில

25th October 1971] [திரு. எம். ஆறுமுகசாமி]

கருத்துக்களைச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தின் 39 பி. சி. பிரிவுகளின் நோக்கங்களை, நெறிமுறைக் கோட்பாடுகளை அமுல்படுத்தும் முறையிலே இந்த மசோதா இங்கே கொண்டுவரப்படுவதாகத் தெரிவித்தார்கள். இந்த மசோதாவில் இழப்புத் தொகை அளிப்பது பற்றிய பிரஸ்தாபத்தில் சந்தை நிலவரப்படி இழப்புத் தொகை பயணிப் பேருந்து நிறுவனங்களுக்கு கொடுக்கப்படும் என்று தெரிவித்தார்கள். எனக்கு ஒரு பெரிய ஐயம் தோன்றுகிறது. ஒவ்வொரு தொழிற்சாலைக்கும் சந்தை நிலவரப்படி இழப்புக் தொகை கொடுத்துக் கொண்டே சென்றால், எந்தவிதமான மாற்றத்தைச் செய்து விடுவோம் என்று என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. மறுபடியும் செல்வம் அவர்களிடம் சூவிவதை இது எந்த விதத்தில் தடுத்து நிறுத்தப் போகிறது? பேருந்துக்கு மார்க்கட் ரேட் இவ்வளவு என்று நிர்ணயித்து பணமாக மாற்றிக் கொடுத்தால் என்ன மாறுதல் விளையும் என்று என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. இப்படிச் செய்தால், எந்தச் செல்வம் ஒரு பக்கத்தில் சூவிவது கூடாது என்று சொல்லுகிறேமோ, அந்தக் காரியம் நிறைவேறுமா என்று அச்சப்படுகிறேன். நாம் நிலங்களை எடுத்துக் கொண்டோம். கிராமப் புறங்களில் நிலச்சுவான்தார்களிடமிருந்து நிலங்களை எடுத்தபோது யாரும் மார்க்கட் ரேட் போட்டுக் கொடுக்கவேண்டுமென்று வாதாடவில்லை. நிலத்தை இழப்பவர்கள் வாதாடினார்கள். மற்றவர்கள் அவர்களுக்காகப் பரிந்து பேசவில்லை. மார்க்கட் ரேட் போட்டுக் கொடுக்கவில்லை. கிராமங்களில் இருக்கக்கூடிய விவசாயிகளுடைய நிலங்களுக்கு மார்க்கட் ரேட் போட்டுக் கொடுக்காமல் நகரத்தில் வீடு, தோட்டம், துறவு இவைகளை எடுக்கும்பொழுது, பஸ்களையும் மற்றவைகளையும் எடுக்கும்பொழுது ஏன் மார்க்கட் ரேட்படி ல்காடுக்க வேண்டுமென்று என்னால் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. அது ஒரு புதிராக இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: அந்தச் சட்டத்தில் மார்க்கட் விலை கொடுக்காமல் வேறு விலை கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி: “லேண்ட் சீலிங் ஆக்ட்”ன் படி மார்க்கட் நிலவரம் என்கே நிர்ணயித்திருக்கிறார்கள்? சர்க்கார் நிர்ணயம் செய்து கொடுத்திருக்கிறார்கள். பணம் கொடுத்திருப்பது வேறு விஷயம். இழப்புத் தொகை கொடுத்திருக்கிறோம். மார்க்கட் ரேட் படி கொடுத்ததாக என் அறிவுக்கு எட்டிய வரையில் தெரியவில்லை. எடுத்துக்கொண்ட நிலங்களுக்கு நாமாக விலையை நிர்ணயித்திருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: ஐமீன் ஒழிப்புச் சட்டம், இனம் ஒழிப்புச் சட்டம் இவைகளோடு நில உச்சவரம்புச் சட்டத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்த்து அதற்கு ஒரு மதிப்புப் போடுகிறோம். எப்படிப் போடுவது என்பதற்கு ஒரு பிரின்சிபிள் சொல்லியிருக்கிறோம். அதற்கு “பிரின்சிபிள்ஸ்” என்று சொல்லலாம்.

[திரு. செ. மாதவன்]

[25th October 1971]

இங்கே எடுக்கப் போவது பஸ். அதற்கு என்ன பிரின்சிபிள் போடுவது என்பது தான் பிரச்சனை. 'பாங்க் நேஷனலைசேஷன் ஆக்ட்'ல் தலைமை நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பு வந்தது. மார்க்கட் ரேட் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எப்படி ஓர்க் அவுட் பண்ணுவது என்பதற்கு பிரின்சிபிள் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி: அந்த விஷயத்திற்கு நான் பின்னால் வரலாம் என்று நினைத்தேன். 25-வது அரசியல் அமைப்புச் சட்டத் திருத்தம் பாராளுமன்றத்திலே இருக்கிறது. அது வந்ததற்குப் பிறகு எப்படி என்ற விஷயம் வரும்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: அதைக்கூட இங்கு வாசித்துக் காண்பித்தேன். காம்ப்ளெஷன் கொடுப்பது 'இல்லுசரி'யாக இருக்கக் கூடாது. பாராளுமன்றத்தில் சட்டம் 'இண்டிரொ டிக்யூ'சாக இருக்கிறது. ஒரு பிரின்சிபிள் சொல்லுகிறோம். இந்தப் பிரின்சிபிளில் நீதி மன்றம் தலையிடக்கூடாது, சரியா தப்பா என்று பார்க்கக் கூடாது.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி: 25-வது அரசியல் அமைப்புச் சட்டத் திருத்தம் மார்க்கட் ரேட்டை ஏற்றுக்கொள்ளுகிறதா என்பதே ஈந்தேகம்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: மார்க்கட் ரேட் அல்லது பிரின்சிபிள். பிரின்சிபிள் போடலாம் என்று வந்திருக்கிறது. சட்டத் திருத்தம் வராதவரை மார்க்கட் ரேட் கொடுக்க வேண்டுமென்பது தலைமை நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பு.

திரு. எம். ஆறுமுகசாமி: இன்றைக்குள்ள அரசியல் அமைப்புப் படி, இந்தச் சட்டத்தில் மார்க்கட் ரேட் என்று போடாதிருந்தால், வழக்கு மன்றத்திற்குச் சென்றால் சட்டம் செல்லாது என்பது எனக்குப்புகிறது. இன்றைக்கு இந்தச் சட்டம் நிறைவேறுகிறது. இன்னும் சில திங்களில் இந்த 25-வது அரசியல் அமைப்புச் சட்டத் திருத்த மசோதா வரவிருக்கிறது. அப்படி வந்தால், இந்த வாசகம், அதாவது மார்க்கட் ரேட் என்று இருக்காது என்றே நினைக்கிறேன். அப்படி யிருந்தால் ஏராளமான தொகைகளை இழப்புத் தொகையாக கொடுத்தால், இதில் லாபம் ஒன்றும் இருக்காது என்று அச்சத்தின் காரணமாகச் சொல்லுகிறேன். ஏற்கனவே இழப்புத் தொகை என்ற பெயரால் ஒரு பகுதியினருக்கு மார்க்கட் ரேட்டில் கொடுக்கவில்லை. ஒரு நியாயமான தொகையே கொடுத்தோம். மார்க்கட் ரேட் என்று அதிகமான தொகையைக்கொடுத்த பிறகு இந்த நாட்டுமையாக்கும் செயல்கள் தனியார் தொழில்களை எடுக்கும் செயல்கள் வெற்றிகரமாக நடக்குமா என்பது தான் என் வாதம். இந்தச் சட்டத்தை இப்போது நிறைவேற்றுகிற நிலையில் மார்க்கட் ரேட் என்று போடுவது அவசியமாக இருந்தாலும், இதற்குப் பின்னால் நாம் எப்போது விசாரணை செய்து எடுத்துக்

25th October 1971]

கொண்டு இழப்புத் தொகை கொடுக்கப்போகிறோமோ, அப்போது அநேகமாக தேசத்தில் 25-வது அரசியல் அமைப்புத் திருத்தம் சட்டமாக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்படும். அப்போது கொடுக்கிறது தான் நிச்சயம். அப்போது இந்த மார்க்கட் ரேட் கண்டுணைட்டத் தோடு செய்யக்கூடாது. அதற்குப் பதில் நியாயமான தொகை என்று அரசு நிச்சயிக்கிற தொகையாக இருக்க வேண்டும் என்பதை நினைவுபடுத்துவதற்காக, பின்னால் நடைமுறையில் வருகிறபோது நம் நெறிமுறை கோட்பாடுகள் அடிப்படையில் இழப்புத் தொகை கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் சொல்ல விரும்பினேன்.

அடுத்தபடியாக, கார்ப்பரேஷன் கீழ் வைக்கிறார்கள். இந்தப் பயணிப் பேருந்துகளை இதன் கீழ் கொண்டுவருகிறபோது அரசு தனியாக ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் என்ற மாபெரும் இலாகாவினை வைத்துக்கொண்டிருக்கும்பொழுது, அதிகமான பயணிப் பேருந்துகளை நிர்வாகம் செய்யும் பொழுது, இதை மட்டும் ஒரு கார்ப்பரேஷனிடத்தில் விடவேண்டுமா, இரண்டையும் ஒன்றாக ஆக்கக் கூடாதா, இதற்காக சட்டத்தில் ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டையும் தனியாரிடமுள்ள 50 பஸ்களுக்கு மேல் உள்ள பயணிப் பேருந்துகளையும் சேர்த்து ஒரே நிறுவனமாக அமைக்க இந்த மசோதாவில் வழி செய்யக்கூடாதா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்தக் கார்ப்பரேஷனை உண்டாக்கும்பொழுது இந்தக் கார்ப்பரேஷனில் நிச்சயமாக தொழிலாளர்களுக்கும் பிரதிநிதித்துவம் இருக்க வேண்டுமென்று வலியுறுத்துகிறேன். இன்றையச் செய்தித் தாளில் பார்த்தேன். தூர்காபூர் ஸ்டல் பிளாண்டில் பம்பாய் பஞ்சாலைத் தொழிற் சங்கத் தலைவர் பகாராம் துற்புலே ஜெனரல் மேனேஜராக முதன்முறையாக நியமனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார். மாபெரும் தொழில் ஸ்தாபனத்திற்கு ஒரு தொழிற் சங்கத் தலைவர் நியமனம் செய்யப்பட்டிருக்கிறார். அது போன்ற நம்முடைய கார்ப்பரேஷனில் நம்முடைய தொழிலாளர்களுக்குப் போதுமான பிரதிநிதித்துவம் அளித்து ஊக்கம் ஊட்டும் வகையில் திறமையாக நிர்வாகிக்கிறார்களா என்று பார்க்கும் முறையில் கார்ப்பரேஷனை அமைக்க வழிமுறைகள் வகுக்கப்பட வேண்டும் என்று நினைவுபட்டி இந்த அளவில் பேச்சை முடிக்கிறேன்.

திரு. சி. வி. ராஜகோபால் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதா வின் மீது ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். நண்பர்களே, ஆறுமுகசாமி அவர்கள் இழப்புத்தொகையை மார்கெட் வீதப்படிக் கொடுப்பது என்று ஆரம்பித்தால், பிறகு பெருந்தொகைகளைக் கொடுக்கவேண்டிவருமோ என்ற பயத்தைத் தெரிவித்தார். எதிர்காலத்தில் 25-வது திருத்தச் சட்டம் வரவிருக்கிறது. அது வந்துவிட்டால், நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை கொடுப்பது என்பது பெயரளவில் இருந்துவிடக்கூடும். மிகமிகக் குறைவாகவே கொடுக்கவேண்டி வரலாம். அதவே அந்தச்

[திரு. சி. வி. ராஜகோபால்] [25th October 1971]

சட்டத்தை எதிர்பார்த்துக்கொண்டு இதைச் செய்யலாம் என்று அவர்கள் கூறுகின்றார்கள். இப்போது கொடுத்தால், அது அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டிவந்துவிடுமோ என்று ஐயப்பட்டுக் கொண்டு அவர்கள் சொல்லுகின்றார்கள். இப்போது நாம் இதைச் செய்துகொண்டால், 25-வது திருத்தச் சட்டம் வந்தபிறகு, நாமும் நம்முடைய சட்டத்தை 'அமெண்டு' செய்துகொள்ளலாம். எனவே இப்போது எந்தவிதமான பயமும் வேண்டியதில்லை.

Amendment can be made whenever we want.

ஆகவே இதில் எந்தவிதமான பயத்திற்கும் இடம் இல்லை என்று கூறிக்கொள்ளுகிறேன்.

* THIRU A. R. DAMODARAN : Sir, I rise to offer my remarks on this Bill for the acquisition of stage carriages beyond the number of fifty held by certain concerns in our State. It is rather too late in the day for us to find fault with the nationalisation of road transport which has been accepted ever since the year 1948 and, therefore, when I offer my remarks, it is not with any intention of criticising the Government for bringing forth this Bill to nationalise big fleet operators in our State but only to point out certain inherent difficulties that, in my opinion, would arise as a result of this Bill.

The first thing is that the principle of compensation has been laid down as the market value of the property acquired. I shall not traverse the ground which my hon. Friend Thiru Arumugaswami has already traversed, stating that compensation should not be paid on the market value. I am one of those who believes that in the acquisition of property rights, irrespective of the twenty-fifth amendment that may be passed—and even that amendment does not totally abolish the principle of compensation but only states that the Government of India can, in pursuance of the Directive Principles—Articles 39 (b) and (c)—pass any law to take over certain property rights but the word 'compensation' has been substituted by the word 'amount' and even in that Bill, I do not think, it has been stated that any property right, any undertaking or any industry could be taken over without paying any compensation whatsoever—if we proclaim loudly that any industry or any enterprise or any property right can be acquired without paying any compensation whatsoever the whole edifice, and the principle on which enterprise exists, is likely to be effectively sabotaged. The only result will be what we are facing to-day and what I think the Hon. the Minister for Industries has also commented, although in a different context that industries are not growing as fast as we would like them to grow and that employment opportunities are not being generated to the fullest extent possible. Therefore, Sir, I am fully in support of the view that market value should be paid for the assets taken over. It was mentioned that by what we are doing, we are only giving wealth to the persons who already have this wealth and therefore, it is not in carrying out the

25th October 1971] [Thiru A. R. Damodaran]

principles in Articles 39 (b) and (c). I may point out, in all humility, that when you take over the stage carriages which they have been operating, one of the most important sources of income is being taken away from them and given to the State, and from that point of view, the concentration of wealth is perhaps prevented. Of course, the doubt arises in our minds whether a profitable private enterprise which has been earning a substantial income will become an unprofitable public enterprise once it is transferred to the State sector. Our example in the State Transport Department, Sir, has not been a very happy one and nobody has reckoned the continuous cost to the public exchequer which the nationalisation proposal has brought forth ever since 1948. I have referred to the old Budgets and the statements of commercial accounts that have been placed and I can say that from that period right up to 1971, more than 12 crores of rupees have been lost to the public exchequer, because our Transport Department has always been working at a loss. Of course, our new Transport Minister has many ideas on this subject and I wish him success, because, although we may not accept in principle the nationalisation of all industries or all concerns to the detriment of private enterprise, we are still very anxious in such a gigantic enterprise belonging to the State, we must earn a profit which will enable the State to at least divert 1½ or 2 crores of rupees to the Public Funds considering the heavy investment of 20 crores of rupees which we have in the Transport undertaking to-day. We want the Transport undertaking to contribute substantially to the exchequer and I am not stating anything new from this side, because this was also stated by the Finance Minister of the Government of India and even by the Prime Minister of India who has stated that all public sector undertakings must become profit conscious and they must contribute over 280 to 300 crores annually to the public exchequer. There is, however, no difficulty in regard to calculating the market value of constantly depreciating wasting assets. The market value of a land can be determined by quoting the sale value of the land adjacent to the land to be acquired. The market value of house property can be determined either by referring to the sale or purchase value of houses in the vicinity or by quoting the construction cost and providing an amount as some sort of depreciation and allowing for certain fluctuation in values. But, in so far as depreciating assets like buses are concerned, I think it will be extremely difficult for us to determine the market value. Of course, in clause (5) due provision has been made—ample provision has been made—for trying to get the compensation formula acceptable to those from whom we acquire the buses as well as to the Government. But I would like to add only one suggestion. That is that in this clause, there can be another provision whereby if no agreement is reached between the Government and the party on the acquisition of these movable assets, then it may be left to the party to dispose of these buses in the open market, if they do not accept the value that is fixed by the Government. Sir, this is a very simple propo-

[Thiru A. R. Damodaran]

[25th October 1971]

sition. Supposing a concern has 250 or 300 buses and as far as 220 or 230 buses are concerned, the Government are able to negotiate or get an agreement from the Company for the value of the buses to be taken over to that extent, the buses can be taken over, the value can be agreed upon and compensation paid. But supposing there is a difference in regard to the valuation of the remaining 60 or 70 buses, I do not think the Government should give an opportunity to these people to go to Court or to have a long-drawn-out process, and the Government can very well say "Well, we do not agree on the price of these 60 buses. You are welcome to sell them in the openmarket". Then it will save enormous time and it will also save a certain amount of embarrassment to the Government, because the claim has already been made that because of the nationalisation proposals, private operators are changing engines, and changing tyres. I do not believe they will do all these things, because everyday the bus does not run on the road, the loss to a bus-operator may be 120 to 150 rupees net income and I do not for a moment accept the theory that just because the Government have advertised the nationalisation proposals, these private operators will behave in such an irresponsible fashion as to change the engine or some such important part of the vehicle. But, again, to avoid any embarrassment to the Government, I would think that where an agreement is not possible, an option may be given to the operator concerned to sell the vehicle in the open market according to his wish. If once we point out that this option can be exercised, I am sure the operators will have the good sense to come to a reasonable settlement with the Government on the principle of compensation.

The other point which has already been referred to has been stated in clause 15, where a new idea has been brought in that the vesting of the acquired property under section 3 would be in favour of corporation or company owned by the Government as the Government may specify in such order. I can well realise the reason for this clause because in the acquisition of four or five undertakings, where differential emoluments or salaries may be paid to staff certain difficulties may arise if the Government absorb them in the State Undertaking and it is with the very good intention of protecting the interest of workers in all those concerns that the Government have said that this property would vest in a separate corporation or company. Whether we would have a separate company for each such undertaking taken over or not, I am not aware from this Bill. But in view of the fact that the power to notify has been dealt with and they have stated that they can notify different dates for different operators, I take it that Transport Minister. There is bound to be this difficulty, Sir, because, in some concerns, emoluments or salaries or bonus they are drawing at present may be far above what we are paying to our State Transport workers. In some of the concerns it is lower. I do not think that it is a permanent solution for us to operate two or three concerns or companies at Government level and to pay differential emoluments to workers of each concern. I do not

25th October 1971] [Thiru A. R. Damodaran]

I think that it is practically possible because this sector is likely to agitate and ask the Minister, "because another set of employees are drawing higher salaries we should also receive the same scale of pay." I hope that this is only a temporary phase. I was very glad to read the announcement a couple of months ago about the setting up of a Transport Corporation—I do not know if the proposal has foundered or prospered or whether any obstacles have been placed, but I think the suggestion to have a Transport Board is a very important suggestion at the present moment. It was all very well for us when we were having about 100 or 200 buses to think of a department to run the whole Transport Undertaking. But now we are having more than 2,500 buses and when we are likely to acquire three hundred or four hundred more routes and put 400 or 500 vehicles on the road, I think that it is essential for the Minister to consider whether we should not have a Statutory Board to look after the Transport Undertaking. This suggestion has been made in the past. The great advantage would be that the drain on the State Exchequer would be diminished and these Boards would receive help from financial institutions, from the nationalised banks and from the Life Insurance Corporation, and to that extent, 15 or 20 crores of rupees in our capital budget would be available to the Health Minister or to the Education Minister to spend on hospitals or schools. If this is done, I am sure that it will be of great financial benefit to the State and it will also improve the efficiency of the Transport Undertaking. An independent Board with technocrats in charge would be of great help in stabilising the Transport Undertaking because to my knowledge for the past five years we have had four Directors of Transport, four I.A.S. personnel who have been transported from Collectors of district to the Director of Transport Department. This is one of the departments where gentlemen with sound technical knowledge of the Motor Vehicle Industry, its operation, the various facets of the Transport Industry are required and it takes time for the Indian Administrative Service Officers, however well intentioned or wise they may be, to study the entire aspect of the Transport Industry. I would request the Minister in charge of Transport.....

THIRU K. ARIVAZHAGAN : Sir, the Hon. Minister will compensate.

THIRU A. R. DAMODARAN : I am afraid the Minister can never compensate because Minister's life is necessarily short. I am not referring to any particular Minister. We have already had four Transport Ministers in this Ministry. The Hon. the Chief Minister was the first Transport Minister, Hon. Thiru Sadiq Pasha was the second Transport Minister, Hon. Thiru Aditanar was the third Transport Minister, and now we have Hon. Thiru Ramachandran as the Transport Minister. I hope that he will have a long life as the Minister for Transport. What I meant was that the permanent officials in charge of the administration of Transport undertaking should be well trained and they should be

[Thiru A. R. Damodaran] [25th October 1971]

given some permanency in the service, because it takes time to acquire knowledge of the working of the Transport Department. It is only from this point of view that I would suggest to the Hon. Minister though it may not be strictly pertinent, that in view of the fact that he has suggested that he would be forming Corporations or companies for the Undertakings taken over, some degree of thought should be bestowed on this matter, so that the working of the Transport Undertaking could be improved.

Sir, many complaints have been made that fares have been increased. My sympathies are entirely with the Transport Minister in this matter. I have always believed in facing economic issues fairly and squarely. Whatever may be the agitation that may be whipped up in this regard, I feel it would be impossible for the Transport Undertaking to work on the present basis. We would continue to incur the huge loss of 1½ crores or 2 crores of rupees and if we seek to save the consumers of transport from a small increase of 5% or 10% the general burden would fall on the taxpayers next year by way of increase in Sales Tax or other forms of taxes.

Sir, I think it is right that after seven or eight years the fare structure should be revised. There have been anomalies and I would request the Hon. Minister to look into them. At the same time, we should not run away from the fact that if we allow our Transport Undertaking to operate on the present basis, it would become a huge loss. Not only that, it would be a standing example of the monumental incompetence of the State Undertakings and from this point of view at least, it must be rectified because the public sector will not get a good image unless we make it pay its way in all these matters.

Thank you, Sir.

* திரு. ஆர். கிருஷ்ணசாமி நாயுடு : சபாநாயகர் அவர்களே, பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்கும் இந்த மசோதாவை நான் வா வேற்கிறேன். நாம் கடந்த காலத்தில் பேருந்துகளைச் சிறிது சிறிதாக மேற்கொண்டு வந்திருக்கின்றோமே, அவற்றில் நமக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் அனுபவங்களை, ஏற்பட்ட லாப நஷ்டங்களைப் பற்றியோசிக்கும்போது சில விஷயங்கள் நமது மனத்தினை உறுத்திக்கொண்டிருக்கின்றன. நாட்டில் சமதர்ம சமுதாயத்தினை ஏற்படுத்துவதற்காக நாம் இத்தகைய நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றோம். ஆனால் உண்மையிலேயே நாம் அதில் வெற்றிபெறுவதற்கான முறைகளைக் கையாள் வேண்டும் என்பதைத்தான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் நாம் தெரிந்துகொள்ள வேண்டும். நண்மையிலேயே அக்கறை இல்லாதவர்கள் கூட சமதர்ம சோஷலிசம் என்றெல்லாம் பொது மக்கள் மத்தியில் பேசுகின்றார்கள். கடந்த பல்லாண்டுகளில் இந்தப் பேருந்துகளைத் தேசிய மயமாக்கி அரசு அதை நிர்வகித்து வந்த விதத்தில் ஏற்பட்ட இழப்பு எவ்வளவு என்று பார்த்தால், இது வரையில் ரூ. 12

25th October 1971] [திரு. ஆர். கிருஷ்ணசாமி நாயுடு]

கோடிக்கு மேல் என்று தெரிகின்றது. இது கடந்த காலத்திலும் ஏற்பட்டிருக்கிறது, இந்த அரசு ஏற்பட்ட பிறகும் தொடர்ந்து நஷ்டம்தான் ஏற்பட்டுக்கொண்டு வருகின்றதைப் பார்க்கிறோம். பெயரளவில் ஏதோ சொல்லிக்கொண்டு வருகின்றார்களே தவிர, உண்மையில் சமுதாயத்திற்கோ, நாட்டிற்கோ அல்லது அரசுக்கோ இதனால் என்ன அனுசூலம் என்று இந்த தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையிலேயே அவநம்பிக்கை கொண்டவர்கள் சொல்லுவார்கள். ஆனாலும் அதில் உண்மை இருக்கிறது என்பதைச் சற்று மனதில் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பேருந்துகள் மட்டுமில்லை, சமதர்ம சமுதாயத்தினை அமைக்க வேண்டும் என்ற கொள்கையில் செயல்படும்போது, இன்னும் இத்தகைய நடவடிக்கைகளை அரசாங்கம் மேற்கொள்ள வேண்டிய அவசியம் நமக்கு முன் இருக்கும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் இதைத் தான் நாம் நினைவில் கொள்ள வேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம்.

இரண்டாவது உலக மகா யுத்தத்திற்குப் பிறகு பேருந்துகளுக்குக் கரியை உபயோகித்து ஓட்டியது நம்மில் சிலருக்கு நினைவிருக்கலாம். அப்போது சில இடங்களில் ஒரு சில பஸ்கள் நின்று போயிருப்பதைப் பார்த்து, உடனே பொது மக்கள் சொல்லுவார்கள், இன்னொருடைய பஸ் நின்று போய்விட்டது என்று. இந்தக் கம்பெனியாருடைய பஸ்தான் நின்றுவிடும் என்று ஒரு குறிப்பிட்ட பஸ்ஸைப்பற்றிச் சொல்லுவார்கள். ஆனால் இப்போது என்ன கேட்கிறோம் என்றால், ஏதாவது ஒரு பேருந்து நின்றுவிட்டது என்றால், 'அது யாருடையதாக இருக்கும், நம்ம பஸ்தான், அரசாங்கப் போக்குவரத்துப் பேருந்துதான்' என்று மிக சாதாரணமாக பொது மக்கள் பேசிக் கொள்ளுகின்றார்கள். இது ஓரளவிற்கு உண்மைதான். இதை நாம் மறுப்பதற்கில்லை. ஒரு துறையை அரசு மேற்கொள்ளுகிறது என்றால், பொது மக்கள் என்ன எதிர்பார்க்கின்றார்கள்? முன்பு தனியாரிடமிருந்ததை விட இப்போது அது திறமையாகவும் பொது மக்களுக்கு மேலும் சௌகரியங்களை அளிக்கத்தக்க வகையிலும் இருக்க வேண்டும், லாபம் கொடுக்கக் கூடியதாகவும் இருக்க வேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கின்றார்கள். அந்தமாதிரி இருந்தால்தான், அதனால் பலன் கிடைக்கும். ஆகவே இதையும் நினைவில் கொள்ள வேண்டும் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். பேருந்துகளைத் தேசிய மயமாக்கும்போது, பெரிய பெரிய கம்பெனிகள் இருந்த இடத்தில் அரசு செயல்பட இருக்கிறது என்று சொல்லும்போது, நாம் ஒன்றை நினைவில் கொள்ள வேண்டும். பாங்கிகளை தேசிய மயமாக்கும்போது, மேற்கொள்ளப்பட்ட பெரிய பெரிய வங்கிகளில் அனுவரையில் சம்பந்தப்பட்டு அனுபவப்பட்ட ஒரு சிலரை சிறிது காலத்திற்கு அவற்றை நிர்வாகம் செய்வதற்கு வைத்துக் கொண்டார்கள். அதுபோலவே பெரிய பேருந்துக் கம்பெனிகளை அரசு மேற்கொள்ளும்போது, அதில் சம்பந்தப்பட்ட அனுபவஸ்தர்களைச் சிறிது காலம் மேல் பார்த்துக்கொள்ளும்படி விட்டால் நல்லதா என்று அரசு யோசித்துப் பார்க்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

[திரு. ஆர். கிருஷ்ணசாமி நாயுடு] [25th October 1971]

கின்றேன். இப்போது அரசு பஸ்களின் நிலைமை என்ன? ஒரு சில வாரங்களுக்கு முன்பு முதன் முதலாக அரசுப் பேருந்தில் சேலத்திலிருந்து மதுரைக்கு வருவதற்கு சேலத்தில் உள்ள பேருந்து நிலையத்தில் நின்றிருந்தேன். போவதற்காக பஸ் வந்தது. அது எப்படி நிறுத்தப்பட்டது என்றால் உள்ளே ஏறுகின்றவர்கள் இடையில் உள்ள சேறும் தண்ணீரும் உள்ள இடத்தில் காலை வைத்து ஏறும்படியாகத்தான் அதைக்கொண்டுவந்து நிறுத்தினார்கள். வேகமாக அங்கே கொண்டுவந்து நிறுத்திவிட்டு அவர்கள் இறங்கி விட்டார்கள். ரொம்பவும் கஷ்டமாக இருந்தது. அப்போது ஒரு சிலர் பேசிக் கொண்டார்கள். கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து வரும் போது ஒரு விபத்து ஏற்பட்டது. ஒரு லாரியில் நம் ஆள்தான் பின்னால் இருந்து வந்து இடித்தான் என்றெல்லாம் பேசிக்கொண்டார்கள். இப்படியெல்லாம் பேசிக் கொள்ளுகின்றார்கள் என்றால், நமது நிர்வாகத்தின் குறைவினைப்பற்றித்தான் குறிப்பிடப்படுகிறது. கொஞ்சம் வேதனைப்படவேண்டிய விஷயம். பிறகு நான் அந்தப் பேருந்தில் பயணம் செய்தபோது, ஏதோ ஒரு உணர்ச்சி—இரண்டு மூன்று தனித்தனி உறுப்புக்களைச் சேர்த்து இணைத்து அந்தப் பேருந்து இழுத்துக்கொண்டு வருகின்றதோ என்ற எண்ணம்தான் ஏற்பட்டது, அவ்வளவு சப்தம் ஏற்பட்டது. அதனுடைய உறுப்புக்களைப்பற்றிய அனுபவம் எனக்கு இல்லை. “கிர்பாக்ஸ்” என்று சொல்லக்கூடியது டிரைவருக்குப் பின்னாலே இருக்கிறது. அதற்கு ஒரு தகடு போடப்பட்டிருக்கிறது. அதை வெளியே வைத்தால் தான் சப்தம் போடுகிறது. எடுத்து விட்டால், அந்த இடத்திலிருந்து வெப்பமான காற்று வெளி வருகிறது. இந்த அனுபவத்தைக் கண்டேன். வேறு பஸ்களையும் நம்முடைய பேருந்துகளையும் ஒப்பிட்டுப் பார்த்தால், அவர்கள் எவ்வளவு சப்தமாக நன்றாக வைத்திருக்கிறார்கள் என்று தெரியும். அவ்வளவு அசுத்தம் நம் பேருந்துகளிலே இருந்தது. ராசிபுரம் பேருந்து நிலையத்திற்குள்ளே பஸ் போகவில்லை. வெளியே இருந்தது. தலியார் ஓட்டுகிற பேருந்து வெளியே வந்தது. என்ன வெளியே நிறுத்திக் கொண்டார்கள் என்று அவர் இந்த டிரைவரைக் கேட்டால், இன்னும் கொஞ்ச நாள் போனால் நீயும் வந்து விடுகிறாய், அப்புறம் நல்ல பஸ் ஒழுங்கான பஸ் என்ற பேச்சு வராதா என்று சொல்கிறார். இதேமாதிரி சீர் கேடான நிலையில் வந்து விடுகிற போது, எந்த பஸ் நல்ல பஸ் என்று சொல்ல முடியாதபடி குறைபாடு சொல்லக்கூடியதாக இருக்கிறது. பள்ளப்பட்டி வரும்போது ஆற்றில் ஒரு அடி, முக்காலடி தண்ணீர் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. டிரைவர் ஓட்டமாட்டேன் என்று சொல்கிறார். கேட்கத் தமாஷாக இருக்கிறது. கண்டக்டர் ஏனென்று கேட்கிறார். எல்லாப் பயணிகளும் விடலாம் என்று சொன்னால்தான் ஓட்டுவேன் என்று சொன்னார். அவர்கள் தமாஷாகப் பேசிக்கொள்கிறார்கள். ஏன் அப்படி என்றால், அந்த டிரைவர் சொல்கிறார். நம் பஸ் அந்த இடத்தைப் பார்த்து “பிரேக் டவுன்” ஆகும் என்று சொல்கிறார். ஆகையினால் என்மீது கேள்வி வந்து விடக்கூடாது என்பதற்காக இதைச்

25th October 1971] [திரு. ஆர். கிருஷ்ணசாமி நாயுடு]

சொல்கிறேன் என்கிறார். இதிலிருந்து நாம் என்ன தெரிந்து கொள்ள முடிகிறது என்றால், அலுவலில் ஈடுபட்டிருக்கிறவர்களின் பொறுப்புணர்ச்சி எப்படியிருக்கிறது என்று கவனிக்கவேண்டியிருக்கிறது. எனக்கு மிகவும் மனத்திற்கு வேதனையாக இருந்தது. எவ்வளவு பொறுப்புணர்ச்சியோடு அலுவல்களைச் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்று பார்த்தேன். அந்த கண்டக்டர் கையிலே இரண்டு மூன்று இரும்புத் துண்டுகள், சாவிக்கள் இருக்கின்றன. அதை வைத்துக்கொண்டு அவர் அலட்சியமாகச் சாய்ந்து கொண்டிருக்கிறார். அவர் கையில் இருக்கிற சாவிக்க் கொத்து என் முகத்தில் மட்டும் படவில்லை. அவர் கையில் வைத்திருக்கிற சாவிக்க் கொத்து படாத முகம் கிடையாது. அவ்வளவு அலட்சியமாக நடந்துகொள்கிறார். இப்படி பேருந்துகளுடைய நிர்வாகம் சம்பந்தமாகப் பல குறைகள் இருக்கின்றன. இதில் யாரையும் குறை கூறுவதற்கென்று சொல்லவில்லை. நம்முடைய லட்சியம் பெரிது. நம்மை எதிர்நோக்கியிருக்கக்கூடிய இந்தப் பெரிய காரியத்தைச் சாதிப்பதற்கான உணர்வுகள் இருக்க வேண்டும். அதற்கான வகையில் நிர்வாகமும், நிர்வகிப்பவர்களும், சம்பந்தப்பட்ட அலுவலர்களும் நல்ல விதமாகப் பணியாற்றும் வகையில் இந்த நிர்வாகத்தை நல்லவகையாக நடத்திக்கொண்டு போவதில் அக்கறை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்ற இந்தக் கருத்தினை மட்டும் தெரிவித்துக்கொண்டு உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. கே. ராஜாராம்: தலைவரவர்களே, கொள்கையைப் பொறுத்த வரையில் காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக இதை நான் வா வேற்கிறேன். பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்கும் விஷயத்தை மனப் பூர்வமாக வா வேற்கிறேன். ஆனால் இன்றுள்ள நிலைமையில் ஏற்கெனவே நாம் தேசிய மயமாக்கப்பட்டு நிர்வகித்து வரும் நிர்வாகம் இன்னும் மிகுந்த அளவு சீர்திருந்த வேண்டியதாக இருக்கிறது. எனக்கு முன் பேசிய நண்பர் திரு. கிருஷ்ணசாமி நாயுடு அவர்கள் சொன்னது அவருடைய சொந்த அனுபவம். இதுமாதிரி நாட்டில் இந்த நிர்வாகத்தில் மிகுந்த குறைகள் இருக்கின்றன. இவைகளைச் சீர்திருத்துவதற்கு அரசு எந்த விதமான ஏற்பாடும் செய்திருப்பதாகத் தெரியவில்லை. அமைச்சர் சில அறிக்கைகள் விட்டார். அடிக்கடி தானே நேரில் சென்று கவனித்துத் தான் வருகிறார். இருந்தாலும் இன்னும் திருந்தியபாடிಲ್ಲலை. ஏராளமாக அரசாங்கத்தின் முதலை இந்தத் தொழிலில் போட்டிருக்கிறோம். ஏராளமான பணம் ஈடுபடுத்தப் பட்டிருக்கிறது. அதற்கு ஏதேனும் லாபம் வருகிறதா என்று பார்த்தால், லாபம் வராததோடு நஷ்டம் அதிகமாக வருகிறது. பொதுவாக முதலமைச்சர் கூட ஒரு நாள் சொன்னார். பொது ஜன சௌகரியத்திற்காக நடத்தப்படும் இந்தப் பேருந்து வண்டிகளில் லாபத்தை மட்டும் நாம் எதிர்பார்க்கக் கூடாது, பொது மக்களுடைய வசதி தான் முக்கியம் என்று சொன்னார். அப்படி வசதி ஏதாவது இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் இல்லை. இதில் எங்கே குறைபாடு இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் சிந்தித்துப்

[திரு. கே. ராஜாராம்] [25th October 1971]

பார்க்க வேண்டும். இதைச் சீர்திருத்த வேண்டும். குறைகள் இல்லாமல் கூடுமான வரையில் நிர்வாகம் நடப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். ஏற்கனவே கிட்டத்தட்ட ஒரு கோடி ரூபாய்க்கு மேல் நஷ்டம் வருகிறது என்று போன வருட வரவு செலவுத் திட்டத்தில் இதைப் பற்றிப் பேசினோம். இப்போது புதிதாக 50 பஸ்களுக்கு மேற்பட்ட ஒவ்வொரு கம்பெனியையும் தேசிய மயமாக்கி ஒவ்வொன்றையும் கார்ப்பரேஷனாகவோ கம்பெனியாகவோ ஏற்படுத்தி, தனித் தனியாக நிர்வாகம் நடத்தி வருவது எனக் கூறுவது ஒரு வகையில் நல்ல யோசனை என்று எண்ணுகிறேன். ஏனெனில் ஒவ்வொரு கம்பெனியினுடைய தொழிலாளர்களுக்கான ஊதியம், நிர்வாகம் வெவ்வேறாக இருக்கிறது. உதாரணமாக டி.வி.எஸ். கம்பெனியில் சுமார் 300 பஸ்களை நடத்தி வருகிறார்கள். அவர்களுடைய தொழிலாளர்களுக்குக் கிடைக்கும் ஊதியம், படி, மற்ற வசதிகள் அநேகமாக அரசாங்க பஸ்களில் தொழில் நடத்தும் ஊழியர்களுக்குக் கூட கிடைப்பதில்லை. ஏ.பி.டி. இன்னும் இரண்டொரு 50 பஸ்களுக்கு மேற்பட்ட கம்பெனிகள் தேசிய மயமாகும்போது அவைகளை ஒன்றாகச் சேர்த்து ஒரே கார்ப்பரேஷனாக வைப்பது சரியாகாது. அதிக வசதி உள்ளவர்கள் ஏற்கெனவே பெற்றுக் கொண்டிருக்கும் வசதிகளையும் ஊதியத்தையும் குறைத்துக்கொள்வதற்குத் தயாராக இருக்க மாட்டார்கள். ஆகவே நல்ல நிலைமையில் அதிக வசதி பெற்றுக்கொண்டிருப்பவர்களுடைய நிலைமைக்கு மற்ற கம்பெனிகளில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களையும் உயர்த்தி அந்த வசதிகளைப் பெறத் தகுந்தபடி நாளுக்கு நாள் வசதிகளைப் பெருக்கிக் கொண்டு போக வேண்டும். திடீரென்று ஒரே மாதிரிச் செய்து விட்டால், நாம் அடைந்து வரும் ஒரு கோடி ரூபாய் நஷ்டம் இரண்டு கோடி ரூபாயாக உயர்ந்து விடும். ஏற்கெனவே வரி செலுத்துபவர்கள் வரிப்பணம் இந்த பஸ் தொழிலுக்குக் கொடுக்க வேண்டிய நிலை தான் ஏற்படும். மத்திய சர்க்கார் ஸ்டீல் பிளாண்டுக்காக எப்படி வருஷா வருஷம் கோடிக்கணக்கான பணத்தை மற்ற வருமானத்தைக் கொண்டு, கொடுத்துக் கொண்டு வருகிறார்களோ அதே மாதிரி நாம் இந்தப் பேருந்து வண்டிகளுக்காக வேண்டி நமது வரிப்பணத்தின் பெரும் பகுதியைச் செலவிடும் படியான நிலைமை வந்து விடும். இதைச் சொல்கிறேமே யொழிய. இந்த தேசிய மயமாகும் கொள்கையை எதிர்க்கவில்லை. ஏற்கெனவே நாம் இருக்கிற நிலைமையை, நம்முடைய ஸ்தானத்தை உறுதி செய்துகொள்ள வேண்டும் என்று தான் அரசாங்கத்தை நாங்கள் கேட்டுக்கொள்கிறோம். இதில் நன்றாகக் கவனம் செலுத்தி சீர்திருத்துவதற்கு அனுபவஸ்தர்களைக் கொண்டு என்ன செய்யலாம் என்று பார்க்க வேண்டும். கடந்த 3, 4 மாதங்களாக, தற்போதுள்ள அமைச்சர்-இளைஞர், உற்சாகமாகச் சென்று தொழிலாளர்களை அடிக்கடி சந்தித்து வருவதைப் பார்த்து வருகிறேன். இது ரொம்ப முக்கியம். இது மாதிரி பஸ் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் தொழிலாளர்களைக் கண்டு பேசி சிறு குறைகளையெல்லாம்

25th October 1971] [திரு. கே. ராஜாராம்]

அவ்வப்போது தீர்த்து வைத்துவிட்டு வரவேண்டும். இது நல்ல காரியம். ஒரு நல்ல எடுப்பு எடுத்து அமைச்சர் செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இது போதாது. நமக்கு இருக்கும் குறைகள் அனந்தம். ஏராளமாக நஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் இந்த நிர்வாகத்தை, கொழிலை நஷ்டமில்லாமல் நடத்த வேண்டும். அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டும். வல்லுனர்களைக் கொண்ட, எக்ஸ்பர்ட்ஸ்களைக் கொண்ட ஒரு சமிட்டியைப் போட்டு நஷ்டம் இல்லாமலிருப்பதற்கு என்ன செய்ய வேண்டுமோ அதைச் செய்ய வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ஒருவர் 12 பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தால், இரண்டு பஸ்களை நுட்டை அவர் விட்டுவிட வேண்டும். பத்து பஸ் வைத்துக் கொண்டு நடத்தலாம். ஏற்கெனவே இப்படிச் சட்டம் செய்து விட்டோம். ஆனால் 52 பஸ் வைத்திருக்கும் ஒருவர் 52 பஸ்களையும் கொடுத்து விட வேண்டும் என்று தற்போதைய புதிய சட்டத்தின்படி அர்த்தமாகிறது. இதைச் சற்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அன்றே இதைச் சொன்னேன். இது நியாயமாகுமா? அறுபது பஸ் வைத்திருப்பவர்களிடமிருந்து அத்தனையையும் அரசாங்கம் தேசிய மயமாக்கிவிடுகிறோம், ஆனால் 12, 15 பஸ்கள் வைத்திருந்தால் 2, 5 பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டு அவர்கள் 10 பஸ்கள் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சட்டம் செய்திருக்கிறோம். இதை அரசாங்க அளவிலே சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதிலும் ஒருகால் பெரிய கம்பெனிகள் 300 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் 10 பஸ்களேனும் கொடுங்கள் என்று கேட்கப் போவதில்லை. அதைப்பற்றிச் சொல்லவில்லை. அடுத்தபடி, இரண்டொரு கம்பெனிகள் 51, 52 பஸ்கள் வைத்திருக்கக் கூடியவர்களின் பஸ்களை தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்றால், அதைப்பற்றிச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அவர்களோடு நேரிடையாகப் பேசி வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அடுத்தபடி, இந்தக் கம்பெனிகளில் சில திறமையாக நிர்வாகம் நடத்திக் கொண்டு வருகின்றன. அவர்களுடைய பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளும்போது, சில காரியங்களைச் சிந்தித்துச் செயல்பட வேண்டும். அவர்களுடைய பஸ்கள் ஒவ்வொரு ஊருக்கும் சரியான நேரத்திற்கு வந்து சேருகின்றன. மூன்றேகால் மணிக்கு ஒரு பஸ் ஒரு ஊருக்கு வர வேண்டுமென்றால், சரியான நேரத்திற்கு அவைகள் வரும். அந்த பஸ்களைப் பார்த்து ஜனங்கள் தங்களுடைய கடிக்காரங்களைச் சரி செய்துகொள்வார்கள். அந்த அளவில் அந்த பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இவற்றைத் தேசிய மயமாக்கும்போது, நல்ல முறையிலே சரியானபடி பஸ் சர்வீசை நடத்த வேண்டும். பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. ஆனால் அதே அளவிற்குத் திறமையாக நடத்துபவர்களுடைய சேவையை விட்டு விடக் கூடாது. அந்த பஸ்களை நடத்திக் கொண்டிருந்த மானேஜ்மென்ட்டையும் இழுத்துப் போட்டு, அதை மானேஜ் செய்து கொண்டிருந்த ஊழியர்களின் சேவையைப்

[திரு. கே. ராஜாராம்] [25th October 1971]

பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும். அவர்களை விலக்கி விடாமல் அவர்களையும் சேர்த்தெடுத்து அந்த சர்வீஸ்கள் நடத்துவதற்கு அவர்களின் சேவையையும் பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன். கொள்கை அளவில் இந்த மசோதாவை ஆதரிக்கிறேன் என்று சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்தப் பேருந்துகளைத் தேசிய மயமாக்கும் மசோதாவை, அனைத்துக் கட்சி சார்பிலும் வரவேற்றிருப்பது குறித்து உண்மையிலேயே என்னுடைய மகிழ்ச்சியையும், பாராட்டுதலையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்த மசோதாவை வரவேற்று அதே நேரத்தில் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நன்றாக நடைபெற வேண்டும் என்ற கோரிக்கையைத், தெளிவாக எடுத்துக் காட்டினார்கள். அரசாங்கப் போக்குவரத்துத் துறை நஷ்டத்திலே நடைபெறுகிறது என்பதும், அந்த நஷ்டத்தைத் தவிர்த்து நடைபெறவேண்டும் என்பதும், அது மட்டுமல்லாமல் போக்குவரத்துத் துறையை நல்ல முறையிலே நடத்தி மக்களுக்கு அவசியமான வசதிகளோடு கூடிய ஒரு அமைப்பாக உருவாக்க வேண்டும் என்ற நல்லெண்ணத்தோடு பல அரிய யோசனைகளைத் தெரிவித்தார்கள். அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில், இந்த எண்ணத்திலே எந்த வகையான மாறுபாடுகளும் இருக்கவில்லை. ஆனால் அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையை எடுத்துக்கொண்டால், இன்றைக்கு 3,000 பஸ்கள் ஓடுகின்றன. இந்த அமைப்பில் நல்ல மாற்றங்களை உண்டாக்கி நல்ல முன்னேற்றம் காண வேண்டும். அது இன்றைய தினம் முடியாத காரியம் அல்ல. நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கிருஷ்ணசாமி நாயுடு அவர்கள் பேசுகிற போது தான் பேருந்திலே பயணம் செய்ததாகவும், அவருக்கு ஏற்பட்ட அனுபவம் இன்னது என்றும் இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். உண்மையிலேயே அவர்கள் பேருந்திலே பயணம் செய்ததற்காக அவரைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இப்படி அவரைப் போன்றவர்கள் பேருந்துகளிலே பயணம் செய்தால் தான், அனுபவங்களைத் தெரிந்துகொள்வதற்கு ஒரு நல்ல வாய்ப்பு கிடைக்கும். அது இன்றைக்குக் கிடைத்திருக்கிறது. அவர்களைப் போன்றவர்கள் இங்கேயாவது சொல்லலாம். பொது மக்கள் எங்கேயும் சொல்ல முடியாது. அரசுப் போக்குவரத்து வண்டிகளில் புகார்ப் புத்தகங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தப் புகார்ப் புத்தகங்களிலே எழுதப்படும் குறைகளை நான் நேரில் கவனித்து அதற்கான நடவடிக்கைகளை உடனடியாக எடுத்து வருகிறேன் என்பதையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல, இதை ஒரு அமைப்பாக ஏற்படுத்தி, தொழில் நுட்ப ரீதியாக இதை நிறுவ வேண்டும் என்பதற்காக முதலில் பரீட்சார்த்தமாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை எடுத்தோம். இப்போது

25th October 1971] [திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்]

அவற்றில் சில பேருந்துகள் நின்று விடுகின்ற நிலைமைகள் இருந்தாலும் கூட, அவைகள் குறிப்பிடத் தக்க முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கின்றன. இதைக் குறிப்பிட்டால் உண்மையிலே பொருத்தமாக இருக்கும் என்று எண்ணுகிறேன். ஒரு நாளைக்கு 65 ஆயிரம் கிலோமீட்டர்கள் அரசுப் போக்குவரத்து விரைவுப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. ஒரு பிரேக் டவுன் என்பது சாதாரணமாக இந்த பேருந்துகளில் பேன் பெல்ட் அறுவதால் அல்லது எதிர்பாராத நிலையிலே ஏற்படுகின்றன. உலக நாடுகளின் நிலைப்படி 10 ஆயிரம் மைல்கள் வரையில் ஓடுகின்ற பஸ்களில் ஒரு பிரேக் டவுன் ஆகலாம் என்று ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அதன்படி, நமது விரைவு வண்டிகளில் ஒரு நாளைக்கு 4 பிரேக் டவுன்கள் வரையில் இருக்கலாம் என்று இன்டர்நேஷனல் ஸ்டான்டர்ட் வைத்திருக்கிறார்கள். இதை இரண்டு அல்லது மூன்றாக நாம் இன்றைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதையும் மேலும் குறைக்க வேண்டும், மக்களுக்கு எந்தவிதமான அசௌகரியமும் இருக்கக் கூடாது என்று இதைப்பற்றி மேலும் கணக்கெடுத்து, அவற்றைக் குறைப்பதற்கு முயற்சிகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். குறிப்பாகச் சொல்லப்போனால் ஜூலையில் 150 ஆக இருந்தது ஆகஸ்டிலே 118 ஆகக் குறைந்தது. செப்டம்பரிலே 118-ல் இருந்து 88 ஆகக் குறைந்தது. இதிலே இன்னும் சிறப்பான அம்சம் என்னவென்றால் 150 பிரேக் டவுன்கள் இருந்தன என்றால், 146 பிரேக் டவுன்கள் மூன்று வருஷத்திற்கு மேலான வண்டிகளால் ஏற்பட்டன. முன்பு 118 பிரேக் டவுன்கள் என்றால், இப்போது 107 பிரேக் டவுன்கள் மூன்றாண்டுகளுக்கு மேல் ஓடுகின்ற வண்டிகளால் ஏற்பட்டுள்ளன. அதேபோல் செப்டம்பரில் 88 என்றால் 78, மூன்றாண்டுகளுக்கு மேல் உள்ள வண்டிகளால். தனியார் துறையில் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால், ஒரு பேருந்து நெடுந்தொலைவு ஓடுகிறது என்றால், இரண்டாண்டுகள் அல்லது ஓராண்டு அதைப் பயன்படுத்தி விட்டு பிறகு அதை “ஷார்ட்” ரூட்டில், குறுகிய வழித் தடங்களில் விட்டு விடுகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய அரசாங்கத் துறையிலே பிரேக் டவுன்களை இருக்கக் கூடாது என்ற அளவில் முதல் கட்டமாக ஆறு ஆண்டுகளுக்கு மேலான பஸ்களை மாற்றியமைப்பது என்று சமீபத்திலே முடிவு செய்திருக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கிருஷ்ணசாமி நாயுடு அவர்கள் எந்த நேரத்திலே பயணம் செய்தார் என்று தெரியவில்லை. அவர் அங்கேயுள்ள நிலைமைகளை எழுதியனுப்பி யிருப்பாரானால் அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்வதற்கு வாய்ப்பு இருந்திருக்கும். இங்கு இதை ஏன் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால், நல்ல முறையிலே செய்தோமானால், முறைபாண பேணுதல் முறையைக் கையாள்வோமானால் இந்தத் துறையை நிர்வகிப்பது என்பது கடினமான காரியம் அல்ல. எங்கேயும் இல்லாத அளவிற்கு இந்தப் பேருந்துகள் 90 சதவீதம் ஆக்குபன்சி ரேஷியோ பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறது.

[திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்] [25th October 1971]

மாண்புமிகு உறுப்பினர் பேசுகிறபோது இதிலே நல்ல லாபம் வருவதற்கான முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்தச் சூழ்நிலைகள் இப்போது கொஞ்சம் கொஞ்சமாக உருவாகி வருகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏறத்தாழ 1½ கோடி ரூபாய் நஷ்டம் வருகிறது என்று எதிர் பார்த்ததிலே கூட இன்றைக்கு நாங்கள் எடுத்த நடவடிக்கைகளின் காரணமாக கிட்டத்தட்ட ஒரு கோடி ரூபாய் வரை குறைந்து 50 லட்சத்திலே பாலன்ஸ் நிற்கும் என்று கருதுகிறேன். பேருந்துகள் வழித் தடங்களைப் பொறுத்த வரையில், ஒரு புதிய அமைப்பை உருவாக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிறோம். ஆங்காங்குள்ள வழித் தடங்களை எடுக்கும்போது, ஒரு கம்பெனியாக உருவாக்க வேண்டும் என்று தீர்மானித்திருக்கிறோம். அவைகளை எடுக்கும் போது, மேலும் குழப்பங்கள் ஏற்படாதவாறு கம்பெனிகளாக அமைக்கத் தீர்மானத்திருக்கிறோம். மதுரை மாவட்டத்திலும், அதே போல தஞ்சை, கோவை மாவட்டங்களிலும் இப்படி கம்பெனி முறையை ஏற்படுத்தித் தனியார் பேருந்துகளை அரசுடமையாக்குவது என்று முடிவு செய்திருக்கிறோம். முதலில் இந்த நிர்வாகப் பொறுப்பை மேற்கொண்டாலும், நாளடைவில் ஆங்காங்கு அரசுத் துறையில் போய்க்கொண்டிருக்கிற வாகனங்களையும் நடத்துவதற்கு நிரந்தரமான ஏற்பாட்டையும் அரசு செய்யத் தீர்மானித்திருக்கிறது. பெரிய அரசுத் துறையாக வைத்து நிர்வகிப்பது கஷ்டமான காரியமாகும். எனவே ஆங்காங்கு கம்பெனிகளாக ஒரு அமைப்பை ஏற்படுத்தி, அந்தந்த நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப நல்ல முறையிலே நடத்த வேண்டும். ஏனென்றால் “எக்கனமிக் லயபிலிடி” என்ற முறையிலே இரண்டு மூன்று மாவட்டங்களுக்குச் செல்கிற பேருந்துகளைக் கண்காணிப்பது கூட கடினமாக இருக்கிறது. எப்படி இங்கிலாந்து நாட்டில் ‘ஏரியா போர்டு’ என்று வைத்து மின்சாரத்தை விநியோகிக்கிறார்களோ அது போன்று தமிழகத்தில் கம்பெனி முறையைக் கொண்டுவந்து தானே நடத்துகிற நிலைமையை உருவாக்கினால், சர்க்கார் நடத்துகிற கம்பெனிகளுக்குள் போட்டி ஏற்பட்டு இன்னும் மேனேஜிங் டைரக்டர் ஆக இருந்தார். நல்ல வருமானம் வந்தது என்ற நிலை வரும். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இப்போது லாபத்தில் ஓடுகிறது. இவைகளை மட்டும் அரசாங்கம் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்ற நிலை இருக்கிறது. என்னைப் பொறுத்த வரையில், இந்தக் கம்பெனிகள் அமைக்கப்பட்டு நிர்வாகம் செப்பனிடப்படுமானால் லாபத்தைத் தரும் என்று நம்புகிறேன்.

தனியார் துறையில் எவ்வளவு தான் திறமையாக இருந்தாலும் கூட அவர்களுக்கு 50 பஸ்களுக்கு மேல் இருப்பதில்லை. உதாரணமாக எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., ராமன் அண்டு ராமன், சும்பகோணம், சத்திவிலாஸ், பொறையார், கொஞ்சமாக வைத்திருக்கிறார்கள். அதிகமான பேருந்துகளை வைத்திருக்கும்

25th October 1971] [திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்]

டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனம் 285 ரூட் வைத்திருக்கின்றனர். அதைப் போல் பத்து மடங்கு நாம் வைத்திருக்கிறோம். 285 ரூட்கள் அவர்கள் வைத்துக்கொண்டு நிர்வாகம் செய்வது மிகவும் சுலபமான காரியம். பெர்சனல் அட்டன்ஷன், நேரடி கவனம் செலுத்துவதற்கு அவர்களுக்கு வாய்ப்பு இருக்கிறது. 285 ரூட்சளை 50, 30 பஸ்கள் என்று வைத்து நடத்துகிற காரணத்தால், அவர்கள் திறமையாக நிர்வகிக்கிறார்கள். நாம் 3,000 பேருந்துகளை நிர்வகிக்கும்போது, (We need an organization) அதுவும் பொதுத்துறை என்று சொன்னால், வவ்வளவோ பொறுப்புக்கோ, கடமைக்கோ நிறைவேற்றுகிற வகையில் ஒரு அமைப்பை உருவாக்குகிற கட்டாயத்தில் இருக்கிறோம். அந்த அமைப்பினை இன்றையதினம் படிப்படியாக உருவாக்குகிற முறையில் தாரித்யப் பேருந்துகள் துறையில் முயற்சி எடுத்தோம். நிறைவேற்றிக்கொண்டிருக்கிறோம். அது போல் மாவட்டத் தடங்களிலும் சென்னை மாநகரப் பேருந்துகளிலும் இத்தகைய முயற்சிகளை மேற்கொண்டால், நல்ல முறையில் முன்னேற்றம் காண முடியும் என்றே கருதுகிறேன். இன்னும் சொல்லப் போனால், டி.வி.எஸ். ஸ்தாபனத்தார் திருநெல்வேலியில் ஒரு பிராஞ்சை நடத்தினார்கள். நடத்த முடியாது, 'அனிகனமிக்' என்று கிட்டத்தட்ட 22 ரூட்களைக் கொண்ட டி.எம்.பி.எஸ். நிறுவனத்தை நடத்த முடியவில்லை. 1-7-68-ல் அதை மூடி விட்டார்கள். காரணம் என்னவென்று கேட்டால் 'அனிகனமிக்' என்று சொல்லுகிறார்கள். லண்டன் டிரான்ஸ்போர்ட் ஒழுங்காக லாபத்தில் நடத்துகிறார்களா என்ற ஒரு கணக்குப் பார்த்தேன். தொழில் அமைச்சர் மாண்புமிகு திரு. மாதவன் லண்டன் சென்ற போது அவர்களுடைய 'பாலன்ஸ் ஷீட்டை' வாங்கி அனுப்பி வைத்தார்கள். அங்கு கூட 3.5 மில்லியன் பவுண்ட்ஸ் நஷ்டம் இருக்கிறது. அதாவது மாநகரப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் கிட்டத்தட்ட 35 லட்சம் பவுண்ட்ஸ் லண்டன் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் நஷ்டம் இருக்கிறது. 'டெக்னிகல் சைட்'-ல் முன்னேறிய நாட்டிலே கூட அவ்வாறு இருக்கிறது. காரணம் நகர, மாநகரப் பேருந்துகளில், சாதாரண வழித் தடங்களில், கிராமப்புற வழித் தடங்களில் மற்ற மாவட்ட வழித் தடங்கள் விட இந்தப் பிரச்சினை சிக்கலானது.

"It is more technical and complicated. The nature of services in the city is entirely different from the nature of services in other areas."

ஆகையால் இன்னும் பல நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டால்தான் சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்த வரையில், நல்ல முன்னேற்றம் காண முடியும். லாப நஷ்டக் கணக்கைப் பார்ப்பதைவிட பேருந்துகள் ஒழுங்காகவும் திறமையாகவும் நடத்துகிற தன்மையை வைத்துத் தான் கணக்கிட வேண்டும். மற்றப் பகுதிகளில் நல்ல லாபத்தைக் காண முடிகிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன். பொதுவாக அரசு போக்குவரத்துத் துறைபற்றி நாம் எப்படியோ ஒரு கருத்தினைக்

[திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்]

[25th October 1971]

கொண்டிருக்கிற அடிப்படையில் இங்கும் ரூ. 1½ கோடி நஷ்டம் என்று சொன்னார்கள். 'டர்னிங் பாய்னட்' என்ற முறையில் ஒரு திருப்புமுனையை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். அந்த உற்சாகத்தோடு அதைத் தொடர்ந்து வேலைகள் நடந்தால், ஒருவேளை நம்முடைய அரசாங்கத்திற்குக் கூட வருவாய் தருகிற அளவுக்கு நிலைமைகள் உருவாகலாம் என்று தெரிவித்துக்கொண்டு இந்தக் காரணத்தால் நாட்டுடமை ஆக்குவதால் எங்கே நஷ்டம் வந்து விடுமோ, மக்களுக்கு நன்மை இருக்காதோ என்று அச்சப்படத் தேவையில்லை என்பதை எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும் மற்ற உறுப்பினர்களுக்கும் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஆறுமுகசாமி பேசுகிறபோது, ஈட்டுத் தொகை இன்றைய விலைப்படி தரக்கூடாது என்று சொன்னார்கள். தெரிந்து சொன்னார்களோ, தெரியாமல் சொன்னார்களோ, எனக்குத் தெரியவில்லை. இப்போது சமீபத்தில் பாங்குகளை நாட்டுடமையாக்கிய வழக்கில் கூட தலைமை நீதிமன்றம் மார்க்கட் ரேட் விலைப்படி ஈட்டுத் தொகை தர வேண்டுமென்று எழுதியிருக்கிறது. அதைப் போல், ஈட்டுத் தொகை கொடுத்தால் மறுபடியும் செல்வந்தர்கள் ஆகிவிடுவார்கள் என்றால், ஒரே வழி 'எக்ஸ்ப்ரோ பிரியேஷன்' பிடுங்குவதைத் தவிர வேறு வழியில்லை. இது சட்டத்தின் மூலம் நடக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். 'நேஷனலைசேஷன்' ஐப் பொறுத்த வரையில், தொழிலை நாட்டுடமையாக்குகிறோம், முதலாளிகளை 'குளோஸ்' பண்ணுகிறோம் என்று பொருள் அல்ல. எந்த விதத்தில் மார்க்கட் விலை போடுவது என்பது மிகவும் முக்கியமான ஒன்று. அது மட்டுமல்ல, பஸ் உச்சவரம்புச் சட்டத்தைக் கொண்டு வந்துவிட்டோம். இந்தச் சட்டத்தை 25-வது அரசியல் அமைப்புத் திருத்தச் சட்டம் வந்த பிறகு நாம் கொண்டு வரவேண்டும் என்பதாக கருத்தில் கொண்டிருந்தால் உச்சவரம்புச் சட்டத்தின் மூலமாக இந்த நிறுவனங்களின் 'பெர்மிட்' எக்ஸ்பைராகிறபோது வழித்தடங்கல் முடிகிறது. திரும்பத் தரமாட்டார்கள். இப்போது வருகிற 31-ம் தேதி டி.வி.எஸ்-ன் 200 ரூப்கள் முடிவடைகின்றன. சட்டம் கொண்டுவந்து எடுக்க வில்லையென்றால், 200 ரூப்களையும் திரும்பத் தர முடியாது. அங்குள்ள தொழிலாளர்கள் வேலை இழக்க வேண்டும். பஸ்களையும் விடமுடியாது. பொது மக்களுக்கும் கஷ்டம் ஏற்படும். ஆகவே 25-வது அரசியல் அமைப்புச் சட்டத் திருத்தம் வருகிறவரை நாம் காத்துக்கொண்டிருக்கவேண்டுமென்றால் தொழில்கள் சீரழிந்து தொழிலாளர்களும் வேலையிழந்து தெருவில் நிற்க வேண்டிய நிலைமை தானாக வந்துவிடும். ஏனென்றால் உச்ச வரம்புச் சட்டத்தின் வழித்தடங்கல் முடிகிறபோது, மறுபடியும் திரும்பத் தருவதற்கு வகையில்லை. ஆகையால் உடனடியாகக் கொண்டுவந்து தொழிலைப் பாதுகாக்கவும், தொழிலாளர்களைப் பாதுகாக்கவும் அதன் மூலம் மக்கள் நன்மையைப் பாதுகாக்கவும் உடனடியாகக் கொண்டுவர வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. 25-வது அரசியல்

25th October 1971] [திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்]

அமைப்புத் திருத்தச் சட்டம் வருகிற வரையில் காத்திருக்க வேண்டும் என்ற நிலையில் அவர்கள் பேசும்பொழுது இன்னொன்று சொன்னார். அரசுத் துறை இருக்கிறது, கம்பெனித் துறை ஏன் என்று. அரசுத் துறையைக் கார்ப்பரேஷனாக ஆக்க வேண்டுமென்று தீர்மானம் செய்திருக்கிறது. முதலாவதாக அரசுத் துறையில் சென்னை, செங்கற்பட்டு 'சிட்டி அண்டு சுபர்பன் சர்வீசஸ்' ஐ சேர்த்து ஒரு கார்ப்பரேஷன் உண்டாக்குவது என்று அரசு தீர்மானம் செய்திருக்கிறது. அதே போன்று மற்றப் பகுதிகளில் ஆங்காங்கு இருக்கிற அரசுப் போக்குவரத்துப் பகுதிகளில் நாளாவட்டத்தில் சேர்க்கப்பட்டு கம்பெனிகள் மூலம் போக்கு வரத்து நடத்துவதற்கு ஏற்பாடுகள் நடைபெறுகின்றன. ஆகையால் அரசுத் துறை என்றும் நிரந்தரமாக இருக்கும் என்றோ கம்பெனி கூடாது புதிதாக ஒரு ஏற்பாடு தனியாக இருந்து தீரவேண்டுமென்றோ மாண்புமிகு உறுப்பினர் கருத்தத் தேவையில்லை.

நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஏ. ஆர். தாமோதரன் பேசுகிறபொழுது தொழில் நுட்ப வல்லுநரை இந்தத் துறைத் தலைவராக நியமிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அது ஒரு நல்ல கருத்து. நாட்டிலே என்ன நிலைமை என்றால், நல்ல மேனேஜர்ஸ், தொழிலை நிர்வகிக்க திறன் வாய்ந்த நிர்வாகிகள் கிடைப்பது சுலபமான காரியம் அல்ல. கடினமான காரியம் என்பதை அவர்கள் நன்றாக அறிவார்கள் என்று கருதுகிறேன். 'டிமாண்டு பார் மேனேஜர்ஸ்' இருக்கிறது. இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் அதற்காகக் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் முடிந்த வரையில், இங்கே இருக்கிற அதிகாரிகளைப் பொறுத்த வரையில், அலுவலர்களைப் பொறுத்த வரையில், ஒரு தொடர்பாக அவர்களுக்கென்று நல்ல முறையில் அந்தத் தொழிலை நடத்துவதற்கான வாய்ப்பினை அவர்களுக்கு உருவாக்கித் தர வேண்டுமென்று கருத்து இருக்கிறது. ஆங்காங்கு தொழில் நுட்ப வல்லுநர்கள் கிடைக்கிற வாய்ப்பு ஏற்படுகிறபோது, அவர்களை வைத்து அந்தத் துறையை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அடுத்து, கட்டண மாற்றங்கள் குறித்து மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் வரவேற்றிருப்பது குறித்து மகிழ்ச்சியடைகிறேன். சொல்லப் போனால், இந்தியாவிலேயே நமது தமிழகத்தில் தான் மிகவும் குறைந்த கட்டண விகிதங்கள் வசூலிக்கப்படுகின்றன. எனவே அவர்கள் வரவேற்றதற்காக மாண்புமிகு திரு. தாமோதரன் அவர்களுக்கு என் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள், பெரிய நிறுவனங்களை மேற்கொள்ளும்போது ஏன் அவர்களுக்கும் பத்துத் தடங்களை விட்டுவிட்டு மீதம் உள்ளவற்றை மேற்கொள்ளக்கூடாது என்று கேட்டார்கள். அப்படி ஏற்படுத்தினால் பல சிக்கல்கள் வரும். இந்த அனுமதியைத் தந்தால் பத்து பஸ்களுக்கு பணிமனைகள்

[திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்] [25th October 1971]

வேண்டும் என்றெல்லாம் கேட்கக்கூடும். மேலும் அவர்கள் தரும் பஸ்களை மட்டும் எடுத்துக்கொண்டு நிர்வகிக்கவேண்டிய நிலை ஏற்படும்.

* திரு. கே. ராஜாராம் : ஆகவேதான் நான் வெளிப்படையாகப் பேச விரும்பவில்லை. நேரிடையாக அரசாங்கம் அவர்களோடு பேசித் தீர்த்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்னேன். அரசுக்கு நஷ்டம் ஏற்படும் அளவிற்கு அவர்களுக்கு எந்தவிதமான சலுகைகளையும் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. பதினைந்து பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு 10 பஸ்கள் என்று கொடுக்கும்போது, 55 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு 10 பஸ்கள் கொடுத்தால் என்ன என்று தான் நான் கேட்க விரும்பினேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : தலைவர் அவர்களே, முதலில் இதையும் பரிசீலனை செய்தோம். ஆனால் அது வேண்டாம் என்று தான் முடிவெடுத்தோம். தேசியமயம் என்று சொல்லும்போது ஒரு 'கேட்டிகரி' -யைச் சொல்லுகிறோம். ஐம்பது பஸ்கள் அதற்குமேல் என்று சொல்லுகிறோம். இதிலே பத்து பஸ்கள் என்று பிரித்துக் கொடுத்தால், பிறகு கோர்ட்டிக்குப் போவது போன்ற பல சிக்கல்கள் ஏற்படும். எனவேதான், இது போன்ற நல்ல யோசனைகளைக்கூட சில சமயங்களில் ஏற்றுக்கொள்ளமுடியாத நிலை ஏற்பட்டுவிடுகிறது. ஏற்றுக்கொண்டுவிட்டால் நீதி மன்றத்தில் அவர்கள் போகும்போது சிக்கல்கள் ஏற்படக்கூடும். இப்போது, அவர்கள் நிறுவனம் முழுவதையும் ஏற்றுக்கொண்டபிறகு கூட மீண்டும் அவர்கள் பத்து பஸ்கள் பெற்றுக்கொள்ளலாம். அவர்களுக்கு 'ரைட்' இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தாமோதரன் அவர்கள் பேசும்போது, அரசுடன் நஷ்டஈட்டுத்தொகை பற்றி உடன்பாட்டுக்கு வர விரும்பாதவர்கள் தங்களுடைய பேருந்துகளை தங்கள் இஷ்டம்போல் வெளியே விற்றுக்கொள்ளும் 'ஆப்ஷன்' வேண்டும் என்று குறிப்பிட்டார்கள். இதிலும் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. இப்போதே அரசிடம் ஒப்படைக்கப்படும் தனியார் பஸ்களில் எஞ்சின்கள் கழற்ரிக் கொண்டு கொடுக்கப்படுகின்றன, உறுப்புகள் இருப்பதில்லை என்றெல்லாம் சொல்லப்படுகிறது. அனால் இப்போது நல்ல அனுபவம் பெற்ற அதிகாரிகளைக்கொண்டு இதில் எந்தத் தவறும் ஏற்படாதவாறு கண்காணிக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எனவே அவர்கள் நேரடிப் பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் தீர்த்துக் கொள்ளலாம். அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்றால் நாம் ஒரு நீதிபதியை நியமிக்கிறோம். அவர்கள் விசாரித்து ஒரு நஷ்ட ஈட்டுத்தொகையைக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யலாம். பொதுவாக 'அக்ரிமெண்ட்' அல்லது 'ஆர்பிட்ரேஷன்' என்றுதான் வைக்க முடியும். ஆகவே 'ஆப்ஷன்' கொடுத்தால், அதில் சிக்கல் ஏற்படும்

25th October 1971] [திரு. எஸ். இராமச்சந்திரன்]

என்று அரசு கருதுகிறது. எனவே பொதுவாக எல்லாரும் இதை ஆதரித்திருப்பதால் இதை முழுமனத்தோடு நிறைவேற்றித் தர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

* THIRU G. SWAMINATHAN: Sir, I just want one clarification from the Hon. Minister. I want to know the names of the Companies that are going to be nationalised and the number of routes held by each of them to be nationalised. This is only an information I seek from the Hon. Minister.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN:

Messrs. Southern Roadways, Madras	...	...	284
S.R.V.S., Thanjavur	...	...	92
A.B.T.	...	...	75
Sathi Vilas, Porayar	...	...	52
Raman & Raman, Kumbakonam	...	...	51

இந்த 5 நிறுவனங்களும் நாட்டுடைமைச் சட்டத்தின் கீழ் வருமென்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

DEPUTY CHAIRMAN: The question is—

“That the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 35 of 1971), as passed by the Assembly, be taken taken into consideration for making recommendations.”

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration for making recommendations.

DEPUTY CHAIRMAN: As there are no recommendations, the Bill will be returned to the Assembly without any recommendations.

The Bills referred to in items (3) and (4) have not been passed by the Assembly. Therefore we shall now take up item (5)

(3) The Tamil Nadu General Sales Tax (Fourth Amendment) Bill, 1971 (L.A. Bill No. 39 of 1971).

THE HON. THIRU P. U. SHANMUGAM: Mr. Deputy Chairman, Sir, I beg to move—

“That the Tamil Nadu General Sales Tax (Fourth Amendment Bill, 1971. (L.A. Bill No. 39 of 1971) as passed by the Assembly, be taken into consideration for making recommendations.”

Under the First Schedule to the Tamil Nadu General Sales Tax Act, 1959, all kinds of alcoholic liquors for human consumption other than toddy and arrack were previously liable to sales tax at 12 per cent at the point of first sale in the State. Consequent on the decision to suspend prohibition in this State, the Government have